

za KIEROWNICĄ

Nr 15 (36)

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI | Warszawa 15 — 31 sierpnia 1950 | Cena 20 zł.

INSPEKCJA JESIENNA SPRAWDZIANEM GOTOWOŚCI BOJOWEJ NASZEJ SŁUŻBY

WSZYSTKIE SIŁY DLA WZOROWEGO PRZYGOTOWANIA DO INSPEKCJI JESIENNEJ

Szef Departamentu Służby Samochodowej przemawiając na jednym ze zlotów wzorowych kierowców i racjonalizatorów postawił przed nami trzy zasadnicze zadania.

— Wzorowo opanować umiejętność użytkowania samochod w trudnych warunkach terenowych.

— Wyszkolić się w przechowywaniu i chronieniu sprzętu w warunkach polowych utrzymywaniu go w stałej gotowości technicznej.

— Podnieść na wyższy poziom wyszkolenie polityczne i bojowe.

Zadania postawione przez Szefa naszej służby są wskazówką dla wzorowych kierowców i przodujących pododdziałów samochodowych w przygotowaniu do inspekcji jesiennej. Według nich postępuje wzorowy oficer służby samochodowej Marciniec szkoląc kursantów w chronieniu samochodów w warunkach polowych w prawidłowym okopywaniu i maskowaniu. Realizuje je oficer Wojewoda urządzając praktyczną naukę jazdy w trudnym terenie połączoną z alarmami przeciwlotniczymi i przeciwchemicznymi. Przykładowo wypełnia je kan. Kopeć Jóef, doskonały kierowca, który w ćwiczebnych strzelaniach uzyskał najlepszy wynik w swym pododdziale. Dobrze wypełniają polecenie Szefa Departamentu i dopomagają w przygotowaniu swego pododdziału do inspekcji jesiennej ZMP-owcy, kpr. Waluk Michał, szer. Michalski Antoni i Margoła Stefan którzy w wolnych chwilach przerabiają z kolegami historię ruchu robotniczego i popularyzują założenia wielkiego planu sześcioletniego.

Są jednakże jeszcze kierowcy i mechanicy którzy zbyt mało wysiłku przykładają do szkolenia poprzedzającego inspekcję, którzy przygotowywują się do niej zbyt jednostronnie niedoceniając wyszkolenia żołnierskiego.

Dla uzyskania dobrego wyniku inspekcji jesiennej nie wystarczy jedynie dobre opanowanie znajomości budowy i obsługi samochodu.

Żołnierz-kierowca ważnego ośrodka bojowego jakim jest dziś w naszej armii samochód nie może pozostawać w tyle poza swoim kolegą piechurem, artylerzystą czy saperem pod względem wyszkolenia bojowego, sprawności fizycznej czy umiejętności posługiwania się i chronienia swego sprzętu w polu w bezpośredniej bliskości nieprzyjaciela. Nie wypełniłby dobrze zadań szkoleniowych obozów letnich żołnierz służby samochodowej, który umiejętności tych nie opanował a w wyniku nie mógłby otrzymać dobrej oceny podczas inspekcji.

Przygotowując się do jesiennej inspekcji będącej egzaminem sprawności i gotowości bojowej naszej Służby musimy fakt ten mieć na szczególnej uwadze.

Obowiązkiem każdego członka partii, zetempowca i wzorowego kierowcy jest wykorzystać okres przygotowania do inspekcji jesiennej dla zdobycia osobistego przodownictwa w wyszkoleniu bojowym i politycznym, dla wzorowego opanowania wiedzy niezbędnej kierowcy-żołnierzowi. Do wzmożonego wysiłku wyszkoleniowego winniśmy mobilizować cały stan jednostki, otaczając szczególną opieką słabszych kolegów, dopomagając im podciągnąć się do poziomu jednostki.

Przykładem w pracy tej winny stać się dla nas przodujące metody wzorowych kierowców członków partii, st. strz. Przepióry Leona, Napiwody Jana i Czelkowskiego Ryszarda którzy wykorzystują każdą wolną chwilę dla doszkalania słabszych kolegów.

Ważnym naszym obowiązkiem przed jesienną inspekcją jest również dokładnie zapoznać się z nową techniką radziecką, w którą wyposażone zostały nasze jednostki, poznać jej budowę, zasady obsługi i użytkowania.

Połączenie obszernych wiadomości z dziedziny budowy, obsługi i użytkowania samochodu wraz z wysokim poziomem wyszkolenia politycznego i bojowego zapewni nam dobry wynik jesiennej inspekcji i wykaże, że żołnierze służby samochodowej wzorowo wypełnili rozkaz 1-majowy Marszałka Rokossowskiego.



Bardzo dobry wynik w inspekcji jesiennej jest rezultatem starannego przygotowania. Tak właśnie przygotowali się do niej pod kierownictwem wzorowego oficera służby samochodowej Dulnego sierż., pchor. Gałuszka Kazimierz, sierż. pchor. [illegible] Henryk i plut. pchor. Stępień Jan, uzyskując pochwałę za wzorowe opanowanie wiadomości z dziedziny motoryzacji.

Kpr. Maszota przygotowuje się do jesiennej inspekcji

W jednostce oficera Ohanowicza kierownikiem warsztatu naprawczego jest wzorowy żołnierz Służby Samochodowej kpr. Maszota Romuald. Lecz nie tylko kieruje on pracą warsztatu. Znany jest bowiem z tego, że często sam, gdy zajdzie tego potrzeba, pomaga kierowcom i mechanikom jednostki. Czy w dzień czy w nocy chętnie służy swą radą i pomocą, naprawiając wszelkie uszkodzenia samochodowe.

W okresie szkolenia kpr. Maszota umiejętnie podciągnął na wyższy poziom fachowe umiejętności młodszych kolegów. Kierowcy Słupecki, Michalak i Późniak zawdzięczają mu zdobycie nowych wiadomości teoretycznych, a teraz pogłębiają swą wiedzę praktycznie.

Także w dyscyplinie i wyszkoleniu kpr. Maszota jest przodownikiem.

Za swoją sumienną pracę i wzorowe wypełnianie zadań kpr. Maszota już kilkakrotnie był wyróżniony przez dowódcę jednostki.

St. strz. Antoniak i Świątek wzorem dla wszystkich kierowców

„Wszyscy kierowcy, tak ZMP-owcy jak i niezorganizowani winni brać przykład z ZMP-owców — st. strz. Antoniaka i Świątka, którzy wzorowo opiekują się swymi samochodami, są dobrymi kierowcami i wykonują należycie wszystkie nałożone na nich zadania. Jednostka i organizacja ZMP-owska mogą być dumne z takich ludzi“ — powiedział dowódca jednostki na ostatnim zebraniu ogólnym ZMP.

Obaj kierowcy stoją naprawdę na wysokości zadania. Obaj skrupulatnie przestrzegają regulaminów i wszelkich przepisów obowiązujących żołnierzy służby samochodowej. Nie było jeszcze wypadku, aby któryś z nich jechał z niedozwoloną szybkością czy zezwolił na nadmierne obciążenie samochodu. Fakty te mówią o pełnej świadomości politycznej wyróżnionych kierowców, którzy nieustannie pogłębiają swoje wiadomoście nie tylko fachowe, ale ogólnowojskowe i polityczne.

Za sumienną pracę kierowcy Antoniak i Świątek zostali awasowani do stopnia starszego strzelca.

Wzmożonym szkoleniem przedinspekcyjnym wyrazimy naszą łączność z walką ludu koreańskiego

Gazety codziennie przynoszą nam wiadomości o bohaterskiej walce i zwycięstwach Koreańskiej Armii Ludowej. Na nic nie przydają się imperialistom amerykańskie barbarzyńskie, przejęte od hitlerowców metody bombardowania bezbronnej ludności cywilnej i mordowania patriotów koreańskich na zajętym przez nich ostatnim skrawku lądu koreańskiego.

Sprawiedliwa walka którą prowadzą żołnierze Kim-ir-sena, świadomość, że solidaryzują z nią wszyscy postępowi ludzie na świecie dodaje żołnierzom ludowej armii koreańskiej siły którym nie mogą oprzeć się płatni żołdacy imperializmu.

Równocześnie delegacja radziecka na ONZ zdemaskowała wyraźnie fakt agresji amerykańskiej i podłe cele imperialistów dążących do rozszerzenia konfliktu koreańskiego i wywołania nowej wojny. Żołnierze służby samochodowej z głębokim zainteresowaniem czytają komunikaty z frontu walki z imperialistycznymi najeźdźcami. W dyskusjach w powziętych rezolucjach dają dowód, że solidaryzują się z walką ludowej Armii Koreańskiej.

St. strz. Stępień Edward pisze nam.

„W czasie dyskusji jaka odbyła się po referacie omawiającym wydarzenia ostatniego tygodnia na Korei strz Rożewicz Michał powiedział: Na przykładzie Korei widzimy, że imperializm amerykański staje się coraz bardziej krwiożerczy i agresywny. Przykład Korei pokazuje nam wyraźnie wroga który zagraża również i naszej wolności, który chce zniszczyć szczęśliwe życie narodów. Trzeba by każdy z nas widział konieczność wzmożenia walki i wyższy poziom wyszkolenia i sprawności sprzętu. Imperialiści muszą widzieć siłę i zwartość naszych szeregów. Najlepszym argumentem dla nich to osiągnięcie bardzo dobrego wyniku inspekcji jesiennej. Siła obozu pokoju to bowiem główny argument w walce z tymi zbrodniarzami".

Kadry podstawą naszej służby



Zajęcia podchorążych w czasie letniej praktyki powoliły im, dzięki troskliwej opiece oficerów naszej Służby, zapoznać się całkowicie ze wszystkimi zagadnieniami dowodzenia i pracą w jednostkach samochodowych.

Kpr. pchor. Szymański przy pomocy wzorowego oficera Mizaka wykonuje okresowy plan ekspoatacji.

Przyjaźń z Niemiecką Republiką Demokratyczną wzmocni naszą motoryzację

Od chwili utworzenia Niemieckiej Republiki Demokratycznej kierowcy licznych pododdziałów samochodowych dają dowody swego zainteresowania jej rozwojem i sukcesami gospodarczymi, wyrażają radość z powodu dobrosąsiedzkich stosunków pomiędzy naszymi krajami.

Kierowcy szczególnie cieszą się z zawartego pomiędzy Polską i Niemiecką Republiką Ludową porozumienia handlowego, które niewątpliwie przyczyni się do dalszego wzmocnienia naszej motoryzacji. W jednostkach samochodowych wiele dyskutuje się o stosunkach polsko-niemieckich. Wypowiedzi wielu kierowców świadczą o właściwym zrozumieniu przez nich zagadnienia niemieckiego.

W jednej z dyskusji kpr. Kowalski Leszek powiedział:

„Całkowicie zdaje sobie sprawę z ogromnego przełomu jaki zaszedł w stosunkach pomiędzy Polską a Niemcami. Dzięki Związkowi Radzieckiemu, jego bohaterskiej Armii i jej Wielkiemu Wodzowi Generalissimusowi Stalinowi rozbite zostały kapitalistyczne rządy w Polsce i faszystowskie w Niemczech, które w swoim interesie rozbijały międzynarodową solidarność łączącą polską i niemiecką klasę robotniczą. Obecnie gdy krajami naszymi rządzi klasa robotnicza oba nasze narody stoją ramię w ramię w wspólnej walce o pokój.

Sukcesy gospodarcze, które osiągają nasze kraje służą jednej sprawie, poprawie bytu mas pracujących i wzmocnieniu obozu pokoju".

LEPIEJ WYKORZYSTAĆ PRASĘ FACHOWĄ

DLA PRZYGOTOWANIA INSPEKCJI JESIENNEJ

Ważnym czynnikiem w przygotowaniu do inspekcji jesienno-zimowej jest prasa fachowa wydawana przez Departament Służby Samochodowej. „Za Kierownicą", które towarzyszy nam już od dwu lat w wykonywaniu codziennej służby i dopomaga rozszerzać wiadomości z dziedziny wyszkolenia fachowego i bojowego przy odpowiednim wykorzystaniu będzie nie mniej cenną pomocą w indywidualnym doszkalaniu poprzedzającym inspekcje.

Na naszym obozie letnim szereg jednostek rozumiejąc znaczenie „Za Kierownicą i „Przeglądu Samochodowego" dla przygotowania do jesiennej inspekcji wypracował nowe formy posługiwania się pismem dla szkolenia.

W pierwszym rzędzie w jednostkach tych wytworzona została atmosfera popularności pisma wśród kierowców i mechaników. Każdy nowy numer „Za Kierownicą" i okładka wraz ze spisem treści „Przeglądu Samochodowego" umieszczone są na specjalnych tablicach znajdujących się w parkach samochodowych oraz na budkach punktów kontrolnych.

W szeregu jednostek wykonywane są fotomontaże, będące zarazem przeglądem najciekawszych wiadomości i najpotrzebniejszych artykułów fachowych zawartych w ostatnich numerach obydwu pism. Ładne duże napisy „Czytaj w prasie fachowej" wzbudza powszechne zainteresowanie kierowców i mechaników, mobilizują ich do wnikliwszego przyswojenia artykułów posiadających znaczenie dla wyszkolenia, opieki nad sprzętem, oszczędności itp.

W okresie przygotowania do inspekcji jesiennej na „tablicach prasowych" w parkach — wykonane zostały hasła mobilizujące kierowców i mechaników do wzmożonego doszkalania indywidualnego za pomocą dokładnego studiowania prasy fachowej.

Bardzo poważne znaczenie wyszkoleniowe mają w naszej jednostce tak zwane „prasówki fachowe" które organizujemy w wolne od zajęć przedpołudnia niedzielne.

Na prasówkach porannych czytane są głośno i omawiane najciekawsze artykuły ostatniego numeru. W ten sposób na przykład dokładnie poznaliśmy budowę i obsługę nowych samochodów radzieckich przed przybyciem ich do naszej jednostki, dzięki czemu byliśmy dobrze przygotowani do otoczenia ich odpowiednią obsługą techniczną i należytej eksploatacji w okresie docierania.

Dalsza forma wykorzystania prasy dla przygotowania i inspekcji jesiennej są tak zwane „repetycje prasowe", które organizujemy raz w miesiącu. Polegają one na sprawdzaniu przyswojenia sobie przez kolegów materiałów wytypowanych na tablicach ściennych i na prasówkach jako ważnych dla wyszkolenia.

Repetycje prasowe pozwalają nam zauważyć kolegów, których poziom wyszkolenia jest jeszcze nie dostateczny, i którym musimy pomóc w uzupełnieniu swych braków.

Baczną uwagę zwracamy czy koledzy posiadają komplety „Za Kierownicą". Doświadczenie nauczyło nas bowiem, że wartość prasy fachowej wzrasta bardzo z chwilą gdy jest ona kompletowana. Uzyskujemy w ten sposób podręczną encyklopedię najpotrzebniepszych wiadomości z której zawsze w razie potrzeby możemy korzystać.

Zrozumienie znaczenia prasy fachowej dla wyszkolenia i umiejętne posługiwanie się nią cechuje znaczną większość pododdziałów samochodowych na naszym obozie. Są jednakże jeszcze nieliczne jednostki w których ten poważny środek wyszkoleniowy nie jest należycie wykorzystywany. W pododdziale oficera Różańskiego kierowcy otrzymują pismo ze znacznym opóźnieniem. Nierzadko cały stos egzemplarzy gromadzi się w kancelarii i dopiero po upływie kilkunastu dni czy nawet kilku tygodni zostaje rozdany. Brak tam również regularnych zajęć podczas, których omawiane były materiały zawarte w piśmie.

Jednostki, w których sprawa wykorzystanie prasy fachowej dla szkolenia nie stała na odpowiednim poziomie, winny obecnie w okresie przygotowania do inspekcji jesiennej błąd ten naprawić i tym szerzej posługiwać się nią podczas zajęć i dla indywidualnego doszkolenia. Dopomoże im to niewątpliwie przygotować się jeszcze lepiej do inspekcji jesiennej.

ppor. Kowalik M.



Do dobrego wykorzystania „Za Kierownicą", do przygotowania do inspekcji jesiennej przyczyniają się czynnie koła korespondentów istniejące we wszystkich przodujących jednostkach naszej służby. Nowo utworzone koło korespondentów jedn. oficera Tywoniuka w składzie kan. Ceglarek, Lorenc, Zwoliński i Józefowicz oraz przewodniczący strz. Gajdaczek przyczyni się na pewno do usunięcia niedociągnięć w wykorzystywaniu prasy fachowej dla wyszkolenia, które istniały jeszcze w ich pododdziale.

ROZMAWIAMY Z RACJONALIZATORAMI

W Nr 14 „Za Kierownicą" zamieściliśmy wzmiankę o treningowym elektrosamochodzie wybudowanym przez kierowców j.w. 2637. Samochód ten służy jako pomoc przy szkoleniu w nauce jazdy. Został on zaprojektowany przez por. Gulińskiego, a wykonany przez szereg. Kubiaka, st. szereg. Pytlińskiego oraz st. szereg. Dusinkiewicza. W rozmowie z szereg Kubiakiem dowiedzieliśmy się iż dawno myśleii oni o samochodzie treningowym napędzanym przez silnik elektryczny, który byłby oszczędniejszy od samochodu o silniku benzynowym, przy tym praktyczniejszy do szkolenia.

Wiedzieliśmy, że w Giżycku — mówi szereg. Kubiak — znajduje się Centrala Złomu i tam są stare zniszczone samochody, z których można by „coś" zmontować.

Pod kierownictwem oficera Gulińskiego pojechaliśmy na cmentarzysko i po obejrzeniu wybraliśmy stary wrak. Jeszcze w tym samym dniu przytransportowaliśmy go do naszych warsztatów i przystąpiliśmy do pracy. Zamiast benzynowego wstawiliśmy silnik elektryczny o mocy 6 KM. Przygotowaniem silnika i przeprowadzeniem linii zajął się kolega Pytliński, a ja z kolegą Dusinkiewiczem zajęliśmy się montażem. W pracy pomogli nam koledzy z organizacji ZMP-owskiej.

Współtwórca elektrosamochodu szereg. Kubiak objaśnia działanie i obsługę pojazdu.

W kilka dni samochód był gotów... Już pierwsza próba wykazała wiele stron dodatnich tego samochodu.

Powolne i łagodne ruszanie z miejsca — mówi szereg. Kubiak, który jest instruktorem nauki jazdy na tym samochodzie — nie peszy i nie denerwuje kursanta na pierwszych lekcjach nauki jazdy. Silnik nie gaśnie, gdy kursant szybko puści sprzęgło — kończy szereg. Kubiak.

St. szereg. Pytliński dodaje: — „Mamy teraz znaczne oszczędności. Koszt eksploatacji elektro-samochodu jest znacznie mniejszy od samochodu o silniku benzynowym. Samochód ten zużywa na jedną godz pracy 4,5 KW energii elektrycznej. Jeden kilowat kosztuje 15 zł gdy tymczasem koszt eksploatacji silnika benzynowego np. Zis jest o wiele wyższy. Na jedną motogodz. zużywa się w czasie nauki jazdy 6 litrów, a litr benzyny kosztuje 80 zł. W ciągu 8 godz. nauki jazdy zaoszczędzamy na paliwie 3360 zł. Doliczając do tego koszta amortyzacji, które przy silniku benzynowym są znacznie większe to przez 8 godz. pracy tego samochodu zaoszczędzamy około 4 000 zł.

„Realizują nasz plan — powiedział na zakończenie szereg. Pytliński — stoimy w jednym szeregu z tymi, którzy realizują Plan Sześcioletni.

Rozmowę przeprowadził

por. Dulny

Przypominamy przed jesienną inspekcją

PRZEGLĄD SAMOCHODU PRZED WYJAZDEM i W DRODZE

PRZEGLĄD PRZED WYJAZDEM

Sprawdzenie przez zewnętrzne oględziny, skrzynki ładunkowej, budki kierowcy, błotników i silnika, skontrolowanie, czy nie ma zewnętrznych uszkodzeń, starcie kurzu, wilgoci lub śniegu;
sprawdzenie, czy nie ma na wycieku paliwa, oleju, wod , względnie specjalnych płynów (zwrócić uwagę na plamy i kałuże pod samochodem);

sprawdzenie ilości paliwa w zbiorniku, poziomu oleju w karterze silnika i poziomu wody (względnie płynu chłodzącego) w chłodnicy (ilość paliwa w zbiorniku sprawdza się linijką pomiarową; poziom oleju w karterze silnika winien dosięgać górnego znaczka na trzpieniu kontrolnym; dopuszczalne odchyłki 1—2 mm; poziom wody sprawdza się przez górny wlew, po zdjęciu zeń nakrętki);

sprawdzenie umocowania filtra powietrznego (przez sprawdzenie ręką);

sprawdzenie luzu koła kierownicy i stanu zawleczek połączeń drążków kierowniczych; sprawdzenie zewnętrznego stanu wszystkich opon (również i zapasowej) i ciśnienia powietrza w nich; zwrócić uwagę, czy na powierzchni nie ma wzdęć, wbitych gwoździ, lub innych ostrych przedmiotów należy je natychmiast usunąć);

sprawdzenie przy pomocy specjalnego klucza nasadowego z korbką, względnie klucza krzyżowego, odciągnięcia nakrętek, mocujących tarcze kół do piast;

sprawdzenie działania sygnału, oświetlenia, a w razie potrzeby maskowania światła;

sprawdzenie ilości i właściwego ułożenia, względnie umocowania narzędzi kierowcy, narzędzi saperskich, części zamiennych i innego wyposażenia samochodu; sprzęt ten winien być ciasno ułożony w odpowiednich skrzynkach narzędziowych; skrzynki winny być dobrze zamknięte, aby się nie mogły otworzyć podczas jazdy, pod wpływem wstrząsów;

uruchomienie silnika, nagrzanie go do normalnej temperatury i przesłuchanie jego działania przy różnych obrotach; silnik winien pracować równomiernie, cicho, bez ostrych stuków i szumu, nie zatrzymywać się na wolnych obrotach i bez zakłóceń przechodzić w obroty;

sprawdzenie działania i wskazań instrumentów kontrolnych na tablicy rozdzielczej;

sprawdzenie w ruchu przy wyjeździe z miejsca postoju do punktu zbornego kolumny, działania sprzęgła, skrzynki przekładniowej, wyrównywaczy, hamulców i układu kierowniczego.

PRZEGLĄD W DRODZE

Sprawdzenie poziomu oleju w misce olejowej silnika, ilości paliwa w zbiorniku i wody w chłodnicy; należy wziąć pod uwagę odległość do następnego odpoczynku i obliczyć, czy ilości te umożliwiają przebycie tej odległości bez zatrzymania się; znaczne obniżenie poziomu oleju, paliwa, lub wody w stosunku do stanu przy wyjeździe wskazują na możliwość wycieku;

upewnienie się, że olej, paliwo i płyny (chłodzący, hamulcowy i amortyzatorowy) nie wyciekają; w tym celu należy szczegółowo obejrzeć zewnętrzną powierzchnię obudowy zasadniczych zespołów i powierzchnię drogi pod samochodem; świeże plamy i kałuże wskażą miejsce wycieku;

sprawdzenie przez dotknięcie ręką stopnia nagrzewania się piast kół, bębnów hamulcowych, obudowy mostów napędowych, skrzynki przekładniowej i rozdzielczej; przy normalnym nagrzaniu się przedmioty te nie będą parzyć ręki;

sprawdzenie całości i umocowania resorów i amortyzatorów; poprzeczne, prześwity między piórami resorów oraz występujące na bok pióra będą wskazywać na połamanie niektórych piór lub sworznia resorowego; kierowca z odległości kilku kroków sprawdza, czy nie ma przekrzywienia skrzynki ładunkowej na jedną stronę, co może wskazywać na złamanie resoru;

sprawdzenie stanu drążków kierowniczych i ich połączeń;

sprawdzenie, czy pomiędzy tarcze kół tylnych i wałów kardanowych nie dostały się kamienie, wplątały się gałęzie, itp.;

sprawdzenie, czy są wszystkie nakrętki kół i jaki jest stan opon; sprawdzenie w oponach, które widocznie „siadły", ciśnienia powietrza; w razie potrzeby dopompować, względnie wymienić;

obejrzeć zapory skrzynki ładunkowej, trwałość ułożenia i umocnienia ładunku.

kpr. J. Nosek

MECHANICY - PRZODUJĄCY ŻOŁNIERZE



Przodujący mechanicy jednostki samochodowej kpr. Kobier, Bogdziewicz i Cipa oraz strz. Piasecki opiekują się należycie powierzonym im sprzętem. Wiedzą oni, że dbając o swoje samochody, przyczyniają się do ich pełnej gotowości technicznej i podnoszą gotowość bojową naszego wojska. Poznali dobrze zalety wozów produkcji radzieckiej i z zapałem pracują przy ich obsłudze i konstrukcji.

Uczymy się na przodującej technice radzieckiej

SPRZĘGŁO SAMOCHODU GAZ-51 I JEGO OBSŁUGA

Sprzęgło samochodu „Gaz-51" jest typu półodśrodkowego, jednotarczowe i pracuje na sucho. Odznacza się dużą elastycznością i trwałością. Przez należyte obchodzenie się z nim zmniejsza się zarówno jego zużycie, jak również zużycie kół zębatych skrzynki biegów, zużycie napędu tylnej osi, opon i całego wozu.

Okładziny cierne tarczy sprzęgłowej wykonane ze specjalnej tkanej taśmy papierowo-asbestowej, przesyconej bakelitem, posiadają wysoki współczynnik tarcia. Połączenie okładzin z tarczą sprzęgłową dokonane jest poprzez specjalne, płaskie sprężyny faliste, za pomocą drążonych nitów. Dla uzyskania płynnego przeniesienia momentu obrotowego z tarczy sprzęgłowej na wałek, tarcza zaopatrzona jest w sprężyny amortyzujące wstrząsy, działające ujemnie na przekładnię i napęd. Średnica zewnętrzna okładziny 254 mm, wewnętrzna 150 mm.

Tłoczona pokrywa sprzęgła przymocowana śrubami do koła zamachowego mocuje dźwignię tarczy dociskowej. Pod pokrywą znajduje się dziewięć sprężyn dociskowych, które — za pośrednictwem tarczy dociskowej, — dociskają tarczę sprzęgłową do koła zamachowego.

Sprzęgło wyłącza się naciskiem widel wyłączających, uruchomionych pedałem nożnym sprzęgła. Przy naciśnięciu na pedał, tuleja wyłączająca jest przesuwana za pomocą dźwigni do przodu i naciska na wenętrzne końce dźwigni. Dźwignie, obracając się na swych osiach, odsuwają tarczę dociskową od koła zamachowego. Wskutek tego tarcza pędzona zwalnia się od nacisku i sprzęgło zostaje wyłączone.

Przy wyłączaniu sprzęgła trzeba pamiętać o zwolnieniu pedału przyspiesznika, przez co zmniejsza się obroty silnika i działanie sił odśrodkowych na dźwignię. W ten sposób przy wyłączaniu sprzęgła pokonywuje się właściwie tylko napięcie sprężyn dociskowych, a więc wyłączanie sprzęgła jest ułatwione.

Przy zwolnionym pedale, tarcze sprzęgła pod działaniem sprężyny są dociśnięte. Podczas pracy silnika, nacisk na tarczę zwiększa się wskutek dodatkowej siły dźwigni naciskowych, działającej od sił odśrodkowych, powstających na ciężarkach dźwigni.

Wyłączenie sprzęgła przy naciśnięciu na jego pedał, winno się rozpocząć dopiero po przebyciu przez pedał ruchu jałowego, który przy niepracującym silniku winien wynosić 35 — 45 mm. Nie zachowanie tego warunku prowadzi do uszkodzenia łożyska i spalania okładzin ciernych.

W związku z zastosowaniem wspomnianych wyżej płaskich sprężyn pod okładzinami ciernymi, dzięki półodśrodkowemu działaniu sprzęgła, jałowy ruch pedału wraz ze wzrostem obrotów maleje i winien wynosić przy 2500—2800 obr/min. ok. 20—25 mm, nie powinien jednakże zejść poniżej 20 mm.

Wielkość jałowego ruchu pedału reguluje się za pomocą zmiany długości cięgła, łączącego dźwignię przenoszącą ruch pedału z widełkami wyłączającymi sprzęgło. Powiększenie skoku jałowego osiąga się odkręceniem nakrętki na cięgle, zmniejszenie — dokręcaniem.

Dogląd i obsługa sprzęgła poza sprawdzeniem i regulacją, (jeżeli to jest potrzebne) jałowego ruchu pedału, polega na smarowaniu łożyska.

Sprzęgło pracuje na sucho i smarowania nie wymaga. Po przebiegu każdych 1000 km smaruje się łożysko oporowe, przez podkręcanie kapturka smarowniczki, nie więcej, jak o jeden obrót.

Nadmierne smarowanie może spowodować zaolejenie okładzin ciernych i tym samym poślizg sprzęgła. Jeśli dla jakichkolwiek bądź powodów przewód elastyczny, łączący smarownicę z łożyskiem był zdjęty i opróżniony ze smaru, należy przed rozpoczęciem użytkowania pojazdu napełnić go smarem. Dokonuje się tego przez wciśnięcie weń dwukrotnej zawartości smarowniczki. Dopiero trzecie napełnienie smarowniczki będzie smarować łożysko.

Rozbiórkę sprzęgła bez wyjmowania silnika przeprowadza się w ten sposób, że po odjęciu skrzynki przekładniowej odkręca się dolną obudowę sprzęgła, po czym kolejno wyjmuje: tarczę sprzęgłową, a następnie pokrywę sprzęgła. Ta kolejność jest wynikiem tego, że przestrzeń między kołem zamachowym, a tylną poprzeczką silnika jest bardzo mała.

Pamiętajmy, by podczas jazdy nie trzymać nogi na pedale. Takie przyzwyczajenie prowadzi do szybkiego zużycia okładzin sprzęgłowych.

F. S.

SKRZYNKA elektrotechniczna

CEWKA INDUKCYJNA

Jeden z głównych elementów instalacji zapłonowej przy silnikach spalinowych — benzynowych, jest przyrząd zwany cewką zapłonową. Cewka składa się z trzech zasadniczych części połączonych ze sobą w jednej wspólnej obudowie. Są to: rdzeń powstały z wiązki miękkiego drutu lub blaszanych pasków, nawinięte na rdzeń uzwojenie pierwotne, czyli t. zw. niskiego napięcia i uzwojenie wtórne wysokiego napięcia, obejmujące rdzeń i uzwojenie pierwotne.

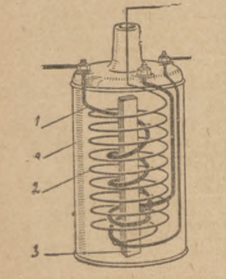
Uzwojenia są wzajemnie od siebie izolowane i wykonane — pierwotne z grubego drutu, celem przewodzenia prądu o niskim napięciu (6 lub 12 V) ale o dużym natężeniu (około 3 Amperów) oraz wtórne — z cienkiego drutu celem przewodzenia prądu o wysokim napięciu a małym natężeniu.

W momencie przepływu prądu przez uzwojenie pierwotne, magnesuje się rdzeń cewki, z chwilą, gdy przerywacz przerwie obwód prądu, na zasadzie indukcji powstaje w uzwojeniu wtórnym krótkotrwały prąd wysokiego napięcia. Napięcie będzie tym większe im więcej zwoi posiada uzwojenie wtórne w stosunku do pierwotnego.

A więc np. uzwojenie pierwotne liczy 40 zwoi a wtórne 80000 zwoi, to prąd pierwotny 6 V zostaje zmieniony na prąd indukowany 12.000 V.

Natomiast przy 40.000 zwoi tylko na 6.000 V.

Przeważnie cewki motocyklowe dają od 6 12 tys. V, a samochodowe do 18.000 i więcej.



Cewka indukcyjna

1. uzwojenie pierwotne.
2. uzwojenie wtórne.
3. rdzeń.
4. obudowa.

Poznajemy układ zasilający

POMPKA SSĄCO-TŁOCZĄCA

Z pośród kilku systemów i rozmaitych urządzeń dla doprowadzania paliwa ze zbiornika do gaźnika (jak doprowadzanie przy pomocy aparatu próżniowego — „mamki", następnie pod ciśnieniem itd) przyjął się powszechnie i jest stosowany dziś we wszystkich typach małych i dużych samochodów, system doprowadzania paliwa zapomocą pompki ssąco-tłoczącej

BUDOWA

Pompka ssąco-tłocząca składa się z dwóch zasadniczych części: osadnika z filtrem i pompki właściwej. Osadnik odbiera od paliwa wszelkie zanieczyszczenia mechaniczne, które mogłyby zatkać wąskie kanały i kalibrowane otworki gaźnika. Obudowa osadnika (często szklana) przylega do aluminiowej pokrywy pompki, przyczem szczelność przylegania zapewnia korkowa uszczelka.

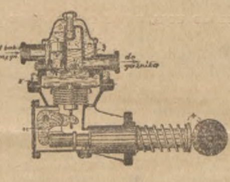
W pokrywie znajdują się dwa otworki: jeden łączy osadnik zapomocą długiej mosiężnej rurki z dolną częścią zbiornika paliwa, znajdującego się w tylnej części samochodu, a drugi — z częścią mechaniczną pompki. Osadnik zaopatrzony jest zwykle w siatkę miedzianą, ściśniętą między obudową, a pokrywą pompki.

Otwór łączący osadnik z właściwą pompką — nazywać go będziemy otworem wlotowym pompki — wyposażony jest w mały zaworek w kształcie płytki fibrowej, dociskanej do góry przez słabą sprężynkę. Aluminiowa obudowa pompki przymocowana jest do pokrywy za pomocą kilku małych śrób. Między obudową, a pokrywą zaciśnięta jest elastyczna przepona, tzw. membrana, składająca z kilku (5 — 8) warstw specjalnej cienkiej tkaniny impregnowanej (przez co nie ulega rozpuszczeniu w benzynie). Membrana dzieli górną część pompki na dwie, izolowane od siebie przestrzenie, stwarzając nad sobą tzw. komorę przetłaczania.

W dolnej części obudowy pompki zawieszona jest na osce dwuramienna dźwigienka, której jedno ramie połączone jest przegubowo ze sworzeniem, przytwierdzonym do środka membrany, a drugie wsparte jest na ekscentryku (mimośrodzie) wałka garbowego i dociskane do niego sprężyną. Sworzeń połączony jest z membraną zapomocą nakrętki. Pod membraną znajduje się sprężyna wsparta na przegródce obudowy pompki. W otworze wylotowym pompki znajduje się drugi zaworek, identyczny z zaworkiem otworu wlotowego, który łączy przestrzeń komory przetłaczania z komorą pływakową gaźnika.

DZIAŁANIE

Podczas pracy silnika ekscentryk wałka rozrządczego naciska wygięte ramię dźwigienki, przez co drugie jej ramię pociąga w dół sworzeń, a wraz z nim elastyczną membranę, która skolei ściska znajdującą się pod nią sprężynę. To „wybrzuszenie" membrany ku dołowi powoduje zwiększenie się objętości komory przetłaczania, a więc i powstanie w niej podciśnienia. Próżnia ta działa w różny sposób na dwa zaworki: zaworek otworu wylotowego zamknie się jeszcze szczelniej, natomiast zaworek wlotowy otworzy wlot dla paliwa mimo oporu słabej sprężynki. Spowoduje to szybki wpływ paliwa z osadnika do komory przetłaczania i gdy ta ostatnia zostanie już całkowicie wypełniona, zniknie panujące w niej podciśnienie i zaworek wlotowy opadnie pod własnym ciężarem (jak również pod naciskiem sprężynki) w dół, zamykając dalszy dopływ paliwa.



Pompka ssąco-tłocząca o bocznym napędzie drążkowym.

1. dźwigienka dwuramienna.
2. zaworek wlotowy.
3. zaworek wylotowy.
4. mimośród wałka garbowego.

Gdy teraz ekscentryk wałka rozrządczego minie ramię dźwigienki, ściśnięta przez membranę sprężyna wypchnie ją do góry (podciągając za sobą sworzeń), ścieśniając nagromadzone paliwo w komorze przetłaczania. Powstałe ciśnienie jeszcze silniej dociśnie zaworek wlotowy, uniemożliwiając cofnięcie się paliwa do osadnika, a równocześnie działając z dołu na zaworek wylotowy, otworzy go, zgniatając znajdującą się pod nim sprężynkę i ściśnięte paliwo przetłoczone zostanie przez otwarty kanał wylotowy do komory pływakowej gaźnika.

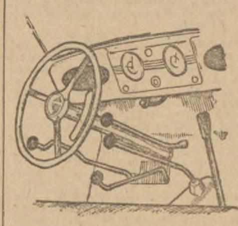
Po wyjściu paliwa z komory przetłaczania zniknie panujące w niej podciśnienie, wskutek czego zaworek wylotowy opadnie pod własnym ciężarem (jak również pod naciskiem sprężynki) i zamknie otwór wylotowy.

Działanie więc obu zaworków sprowadza się do przepuszczenia paliwa tylko w jednym kierunku, uniemożliwiając jego cofnięcie się. Zassanie paliwa odbywa się przy ruchu sworzenia ku dołowi, który pociąga za sobą membranę. Sprężanie natomiast paliwa powoduje wyłącznie sprężyna, wypychając sworzeń i umocowaną na nim membranę ku górze

S. S.

MOTORYZACJA KRAJU SOCJALIZMU

SAMOCHÓD MOSKWICZ DLA INWALIDÓW



Tak wygląda wnętrze samochodu „Moskwicz" przystosowanego dla beznogich inwalidów.

Jeszcze do ub. roku Fabryka Motocyklowa w Kijowie zaopatrywała wyłącznie inwalidów Wielkiej Wojny Ojczyźnianej w trójkołowe wózki napędzane ręcznym mechanizmem.

Laureat Nagrody Stalinowskiej B. F. Efremow, który ma amputowane obie nogi, zgłosił jednak orginalny patent na urządzenie pozwalające na prowadzenie samochodu Moskwicz całkowicie przy pomocy rąk. Konstruktor zastąpił wszystkie mechanizmy obsługiwane nogami urządzeniami (drążkami) sterowanymi jedynie przy pomocy rąk. Urządzenie takie daje się z powodzeniem zastosować do każdego seryjnego Moskwicza i może być zainstalowane w najmniejszym zakładzie mechanicznym.

Na polecenie Ministerstwa Przemysłu Samochodowego i Traktorowego poczynione zostały wszechstronne próby z urządzeniami B. F. Efremowa, które wykazały ich całkowitą przydatność i bezpieczeństwo w użyciu nawet w ruchu wielkomiejskim. W związku z tym rozpoczęto produkcję urządzeń do ręcznego sterowania i kierowania Moskwiczem, a ponadto została opracowana i wydana specjalna instrukcja o szkoleniu inwalidów wojennych w prowadzeniu samochodów osobowych Moskwicz.

Podany przykład jasno odzwierciedla troskę i opiekę, jaką otoczeni są w Związku Radzieckim inwalidzi wojenni. Przywrócenie im normalnych warunków egzystencji staje się również celem radzieckiej motoryzacji. **(S)**

FIZYKA SAMOCHODOWA

RUCH JEDNOSTAJNY PROSTOLINIOWY

Nóż strugarki porusza się podczas pracy ze stałą prędkością po linii prostej. Dźwig osobowy wznosi się ze stałą prędkością w swych prowadnicach Ruchy takie zwiemy jednostajnymi prostoliniowymi. Dokładnie mówiąc z ruchem jednostajnym prostoliniowym spotykamy się wtedy gdy jakieś ciało porusza się po linii prostej z niezmienną szybkością.

Znając wtedy tą niezmienną szybkość możemy łatwo obliczyć jaką drogę przebywa dane ciało w pewnym odcinku czasu.

Np. Dźwig towarowy wznosi się z szybkością stałą = 0,75 m/sek. O ile metrów wzniesie się w ciągu 15 sekund?

Wiemy że 1 sek. = 0,75 m, więc 15 sek. = 0,75 × 15 =11,25 m.

Dźwig wzniesie się w ciągu 15 sek. na wysokości 11,25 m.

Chcąc więc obliczyć przebytą przez ciało drogę w ruchu jednostajnym należy pomnożyć prędkość przez czas.

Droga = prędkość × czas.

Oznaczając to odpowiednimi literami prędkość V, czas t, droga s, otrzymamy wzór na obliczanie drogi w ruchu jednostajnym prostoliniowym $S = V \cdot t$

W NASTĘPNYM N-rze »ZK« OGŁASZAMY NASZ KONKURS

RAID TATRZAŃSKI DOWODEM PRZYDATNOŚCI WOJSKOWEJ MOTOCYKLISTÓW

JUŻ po raz drugi w roku bieżącym odbyła się w Zakopanem ciężka motocyklowa impreza terenowa — ogólnopolski VIII. Raid Tatrzański, zaliczony do eleminacji w mistrzostwach raidowych Polski. Na starcie VIII. RT wśród 185 zawodników stanęli również nasi wojskowi motocykliści. Cztery wojskowe zespoły CWKS na maszynach Jawa-250, a więc 12 zawodników zmierzyło się z najlepszymi raidowcami kraju.

Trzydniowy Raid Tatrzański składał się z okrężnej jazdy terenowej na trzech etapach (w każdym dniu jeden etap): I-szy — ok. 131 km. II-gi — ok. 122 km. III-ci — ok. 50 km. Wprowadzone do jazdy okrężnej po raz pierwszy w historii naszych raidów odcinki obserwowane, których po kilka wypadało na każdy etap, podniosły znacznie poziom imprezy oraz dały możność dokładnego zaobserwowania i sklasyfikowania zawodników wg. ich umiejętności jeździeckich i stylu jazdy.

Trasa raidu była jak zwykle bardzo ciężka, prowadziła — w ponad 50% ciężkim terenem górskim: kamienistymi ścieżkami, przez zbocza i lasy „na przełaj", przecinała kilkakrotnie rzeki i potoki, pokonywała strome wzniesienia i zjazdy. Odcinki obserwowane wyznaczone były w najtrudniejszych miejscach, czego dowodem jest ich bezbłędne przejechanie zaledwie w kilku wypadkach.

CO WIDZIAŁEM NA TRASIE

CO minutę startowało 3 zawodników do jazdy okrężnej. Pogodne niebo w ciągu dwu dni sprzyjało zawodnikom. To też wyjeżdżali oni z fantazją nie przypuszczając zapewne jak wiele czeka ich trudności. Już w pierwszym dniu większość motocyklistów niestety nie zwracając uwagi w czasie jazdy na wyznaczone im regulaminowe czasy przejazdów przez punkty kontrolne ,rozpoczęła forsowny wyścig który w tak trudnych warunkach męczył niepotrzebnie nie tylko zawodników, ale i maszyny. Niezabezpieczone błotniki, podnóżki szybko zaczynały brzęczeć i „dzwonić", tłumiki wykazywały tendencję do urwania się.

Inaczej działo się na odcinku obserwowanych. Trudne przejazdy wymagały od zawodników dużej umiejętności w opanowaniu maszyny w terenie. Odcinek na Głodówce w I. etapie wykończy najlepszych. Tutaj i nasi nazbierali po kilka punktów karnych (pomocniczych). **W sumie jednak 1-szy dzień raidu stał się sukcesem motocyklistów wojska, z których większość przyjechała na metę w regulaminowym czasie. Do nich należeli: kpt. Tryba, kpt. Pagórski, ppor. Płonowski, kpt. Skiba, kpr. Frąckowiak, st. szereg. Kuśnierek i Masłowski oraz zawodnicy cywilni CWKS Kruk i Świder. Na I etapie odpadło jednak wielu zawodników — ogółem 25 ze 185, którzy w tym dniu wystartowali.**

W drugim dniu najtrudniejszy odcinek obserwowany na Murze (koło Poronina) również obciążył pomocniczymi punktami karnymi większość zawodników. Tu po przebyciu rzecznego brodu należało bezbłędnie (bez podparcia się na 30 m.) wyjechać stromą kamienistą drożyną w górę. Wąski i pełen kamieni przejazd wydawał się w ogóle niemożliwy do pokonania. Kto na odcinku obserwowanym zatrzymał maszynę, ten oprócz karnych punktów dostał dobrą szkołę pchając motor na stromą górę.

Na dalszej trasie II etapu przejazd przez bród na Białym Dunajcu, którego poziom podniósł się niespodziewanie, spowodował zassanie wody przez większą część maszyn, a w rezultacie wiele opóźnień. Wyznaczony na rzece odcinek obserwowany zmuszał jednak do przejazdu, a nie do przeprowadzenia maszyny z zabezpieczonym filtrem. Ponieważ stało się to niemożliwe Komisja unieważniła ten odcinek trasy, co pozmieniało ogłoszone już wyniki II etapu. W dniu tym odpadło ogółem 24 zawodników.

TRASA 3-go etapu była krótka, lecz bardzo uciążliwa. Prowadziła prawie cały czas terenem, pokonywała duże wzniesienia, czterokrotnie brody górskich potoków. Nagła ulewa utrudniła dodatkowo jazdę, zamieniaąc momentalnie ścieżki w rwące potoki. Glina i błoto unieruchomiły wiele maszyn.

Zawodnicy wojskowi, mając w obydwu poprzednich dniach dobre wyniki, pomimo wielkiej ambicji, nazbierali w tym dniu punkty karne (główne). Jedynie 11 zawodników ze 103 kończących raid przejechało II etap „na czysto", wśród nich znalazł się również st. szereg. Kuśnierek, zwycięzca Zimowego Raidu Tatrzańskiego, a obecnie zdobywca złotego medalu. W ogólnej punktacji uplasował się on na czwartym miejscu, mając 0 pkt. gł. i 32 pkt. pomocnicze. Srebrny medal zdobył ppor. K. Płonowski, osiągając 17 pkt. gł. i 37 pkt. pom. (kolejne 21 miejsce). Kpt. Skiba zdobył medal brązowy z 21 pkt gł. i 67 pkt. pom.

W klasyfikacji zespołowej trójka: ppor. Płonowski, kpr. Frąckowiak i st. szereg. Kuśnierek zajęła 4 miejsce, mając 71 pkt. gł. i 126 pkt. pom.

CZEGO UCZĄ RAIDY TATRZAŃSKIE

WĄSKIE, strome ścieżki i niedostępne zbocza, po których ciężko jest poruszać się piechurom, mijali motocykliści, uczestniczący w VIII. RT co raz pewniej i lepiej. Etapy raidu trudniejsze z każdym dniem dawały zawodnikom możność wprawienia się we władanie maszyną w najrozmaitszym terenie. Jednocześnie przekonywali się stopniowo zawodnicy nieobyci z tego rodzaju imprezami, że ani duża szybkość, ani siła motoru, ani ambicja sportowa nie pomaga na trasie, skoro nie potrafi się odpowiednio wykorzystać maszyny. A zatem rozpoczynano jazdę „z głową" tak, aby motocykl wytrzymał cały raid i aby starczyło sił samemu zawodnikowi. Ci, którzy ukończyli Raid Tatrzański mogą słusznie stwierdzić, że opanowali jazdę w najcięższym terenie.

Na trasie zawodnicy zdani byli wyłącznie na własne siły. Komplet narzędzi, trochę części zapasowych, a najważniejsze — umiejętność usuwania uszkodzeń były gwarancją przebycia każdego etapu. Również odpowiednie przygotowanie motocykli ułatwiło ukończenie raidu. Po sprawdzeniu wszystkich zespołów maszyny i przygotowaniu ich do forsownego wysiłku należało m. in. dokładnie zabezpieczyć nakrętki, błotniki i podpórki oraz wzmocnić podnóżki. Dobrze było powiększyć dolny prześwit maszyny, podnieść rury wydechowe i zabezpieczyć przednią lampę.

W pracach tych zawodnicy wymieniali wzajemnie swe doświadczenia. Kto więc pewne szczegóły w przygotowaniach pominął, na pewno zastosuje je już w najbliższym raidzie.

W ten sposób raid stał się praktyczną szkołą, w której zawodnicy mogli wykazać się najwyższymi zaletami tak jeździeckimi, jak i technicznymi. Ucząc jednocześnie mniej doświadczonych kolegów, wyrabiając wiele cech osobistych, jak odwaga, wytrzymałość, hart, wolę zwycięstwa, a wreszcie tężyznę fizyczną zawodnika.

Na VIII. RT. przekonaliśmy się naocznie, że dobrze przygotowana maszyna i dobry kierowca potrafią wykonać każde zadanie w górskim terenie. Że nowoczesny motocykl, a zwłaszcza lekkie Jawy i nasze SHL-ki to doskonały sprzęt, pokonujący niedostępną trasę, zdolny do wykonania wszelkich zadań w służbie ludowego wojska.

Stefan L. Strzałkowski.

PRZYGOTOWANIA DO STARTU



(Od lewej) Kpr. Dobrzański czyści z uwagą świece. St. szereg. Kuśnierek troskliwie przegląda silnik, zaś plut. Paukard melduje: — Maszyna gotowa do startu.

LICZBY VIII R. T.

Zgłoszono zawodników	— 214
Wystartowało	— 185
Ukończyło I etap	— 160
Ukończyło II etap	— 136
Ukończyło III etap	— 103

*

NAJLEPSZE ZESPOŁY RAIDOWE

1. ZS „Związkowiec" — I Warszawa.
2. ZS „Ogniwo" Warszawa.
3. ZS „Ogniwo" Bytom.
4. CWKS w składzie: ppor. Płonowski, kpr. Frąckowiak, st. szereg. Kuśnierek
5. ZS „Związkowiec" — II Warszawa.
6. ZS „Stal" Kielce.
7. BKM — Bielsko.

*

NAJLEPSI RAIDOWCY

Klasa 250 ccm:

1. S. Brun, Warszawa. Jawa
2. A. Żymirski, Warszawa. Jawa
3. S. Rusiniak, Warszawa. Jawa
4. ST. SZEREG. M. KUŚNIEREK.
5. J. Jankowski, Bytom. Jawa.

NA NAJTRUDNIEJSZYCH ODCINKACH

(Od lewej) Kpt. Pagórski dobrze przejeżdża ciężki odcinek na Głodówce. Kpt. Tryba idzie obok swej Jawy, która nie chciała wieźć go na 800 metrową górą. plut. Kruk z Domu Wojska na SHL-ce na kamienistej drodze górskiej.



Nasi korespondenci piszą:

Alarm w jednostce artylerii

Późna godzina w nocy. W obozie wszystko śpi. Słychać tylko miarowy chód patroli i chrzęst piasku pod stopami wartownika. W pewnej chwili uśpioną ciszę przerwała trąbka. To — alarm!

*

Nie przebrzmiały dosłownie jeszcze echa trąbki, a już widzimy naszych kierowców, biegnących do art-parku. Nie są oni nawet jeszcze kompletnie ubrani. Kierowcy przybiegają do parku pierwsi od innych, bo przed wyjazdem muszą jeszcze upewnić się o sprawności swoich wozów, pomimo że poprzedniego dnia również sprawdzali samochody. Wszystko w porządku. Sprzęt saperski na miejscu. Tymczasem dyspozytor pisze rozkazy wyjazdu, a oficer samochodowy dogląda całości.

W międzyczasie przybiegają poszczególne baterie, ładują na samochody swój sprzęt, przypinają potężne cielska dział. Kierowcy doglądają ładowania, sprawdzają haki holownicze i gdy wszystko gotowe i sprawdzone formują kolumnę marszową. Każdy z kierowców dostaje marszrutę i zapoznaje się z nią. Błyska światło — sygnał świetlny: — „silniki w ruch". Zawarczały silniki kilkunastu samochodów.

Odjazd. Ruszają pociemku, bez świateł, tylko kontury potężnych dział rysują się na tle drzew.

Dowódca jednostki stoi na „Gaziku" i obserwuje przejeżdżającą kolumnę. Oczy mu błyszczą. Widać, że jest zadowolony. Cieszy się, że trud jego nie poszedł na marne. Jednostka zdolna jest zdać egzamin w potrzebie, bo nie minął jeszcze określony czas, a wszystkie pojazdy wyjechały. Kolumna przeszła. Dowódca ruszył, popędził na czoło kolumny.

Jak zawsze, tak i w czasie alarmu, wysunęli się najlepsi kierowcy. Jeden z nich to „Wzorowy Kierowca", członek Partii, plut. Chomiakowski, oraz kan. Grzegorzewski i kan. Luboński. Ich samochody pierwsze stanęły gotowe do odjazdu.

Opisany alarm wykazał sprawność kierowców naszej Jednostki, którzy rozumieją, że samochód w artylerii jest podstawą działania. Samochód, kierowca i działo, są to trzy czynniki, które stanowią o sprawności artylerii i wykonaniu zadania. Kierowcy nasi w pełni realizują 1-majowy rozkaz Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego, o podnoszeniu stanu wyszkolenia, przy pomocy oficera naszej Jednostki Chomicza.

To też z każdym dniem stan naszego wyszkolenia podnosi się i nie zawiedziemy zaufania narodu polskiego, twardo stojąc na straży naszych granic i zdobyczy polskiego ludu pracującego, my kierowcy Odrodzonego Wojska Polskiego.

bomb. M. Michalski
Jedn. Wojsk. 1168

„Za Kierownicą", Wyd. Dep. Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 434 Tel. 89680, wewn. 26-03 Administracja: Warszawa. ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 19100. Druk. Z.G.P.W. Zam. 1344 B-126137